

Grundsatzbeschluss Erläuterungen

Inhaltsverzeichnis

- 1 Veranlassung
- 2 Untersuchungsgebiet
- 3 Untersuchte Varianten
- 4 Variantenvergleich
- 5 Weiteres Vorgehen

Anlagen

- Anlage 1 Übersichtskarte
- Anlage 2 Variante 0
- Anlage 3 Variante 1
- Anlage 4 Variante 2.1
- Anlage 5 Variante 2.2
- Anlage 6 Variante 3

1 Veranlassung

Bereits im Jahr 2000 gab es eine Untersuchung zur Gewerbeerschließungsstraße Ammendorf/Radewell (Vorplanung) auf der Grundlage des FNP von 1998. Es erfolgt derzeit eine neue Voruntersuchung mit dem Ziel einer Linienbestimmung/-findung, welche dann im neu-aufzustellenden Flächennutzungsplan Berücksichtigung findet. Die Gewerbeerschließungsstraße stellt in ihrer Nord-Süd-Ausrichtung zwischen Regensburger Straße und Europa-chaussee die gewerbliche Anbindung an das überregionalen Straßennetz her (z.B. B 91).

Im Rahmen der Untersuchung zur Linienbestimmung wurden unterschiedliche Trassenverläufe untersucht und dargestellt sowie die Variante 3 vertiefend betrachtet. Eine Umweltvorprüfung im Rahmen der Neuaufstellung des FNP wird durchgeführt.

2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet befindet sich östlich der Bahntrasse. Im Norden beginnt der Bereich am südlichen Ende der bereits ausgebauten Chemiestraße und erstreckt sich als südliche Begrenzung bis zur Regensburger Straße. Die Ausdehnung in östliche Richtung wird durch die Alfred-Reinhardt-Straße begrenzt.

Der zu planende Verkehrsraum wird nur in Teilbereichen von beidseitiger Bebauung geprägt. In weiten Teilen weist der Untersuchungsraum keine geschlossene Bebauung auf.

Die vorhandenen Verkehrsanlagen verfügen über keine Radverkehrsanlagen und überwiegend auch über keine bzw. keine ausreichenden Gehwege. Die Trassierungsparameter und Querschnitte sind für den Wirtschaftsverkehr unzureichend.

Das Untersuchungsgebiet ist in Anlage 1 abgebildet.

3 Untersuchte Varianten

Im Rahmen der Linienfindung wurden insgesamt vier Varianten untersucht, die sich hinsichtlich der Trassenführung und damit der Lage im Raum und den Anschluss an den Bestand unterscheiden.

Variante 0	Ausbau der Bestandsstraße
Variante 1	analog FNP
Variante 2.1	optimierte FNP-Variante zwischen ICE-Bahnstrecke und Grubenbahn unter Nutzung der Kleingartenanlage
Variante 2.2	optimierte FNP-Variante unmittelbar parallel zur ICE-Bahnstrecke mit Anschluss an die Bahnhofstraße
Variante 3	Unterführung der Grubenbahn

Planerische Vorgaben/Ziele waren dabei:

- Verbesserung der Erschließung/Anbindung des Gewerbebestandsgebietes sowie der Potentialflächen
- Beibehaltung/Verbesserung der vorhandenen Wegebeziehungen
- Berücksichtigung der Anforderungen des Rad- und Fußverkehrs
- Berücksichtigung der verfügbaren Flächen

Variante 0

Hier ist ein Ausbau der Bestandsstraße zur Herstellung regelkonformer Querschnitte, Eckausrundungen und die Nachrüstung von Fuß- und Radverkehrsanlagen erforderlich. Ungünstig ist die zur Tiefe Straße versetzte Anbindung der Stichstraße zur Äußeren Radeweller Straße bzw. zur potentiellen Weiterführung in Richtung Osendorf.

Bei dieser und auch bei allen anderen Varianten, die eine Führung über die Tiefe Straße und deren Ausbau vorsehen, ist die Kleingartenanlage KGA 4 Ammendorf Frohsinn durch Straßenausbau bzw. Straßenverschiebung nur geringfügig betroffen (insbesondere Gemeinschaftsfläche an Nordostseite).

Variante 1

Die Eisenbahnstraße wird im Bereich der heutigen Verschwenkung nach Osten (Höhe Hausnummer 1b) geradeaus weiter nach Süden geführt. Der Damm zur Überquerung der Bahntrasse wird durchquert. Im Bereich des engen Kurvenradius der Tiefe Straße bindet die Trasse wieder in den Bestand ein und folgt dem vorhandenen Verlauf mit einer geringen Verschwenkung in südlicher Richtung bis zum Knotenpunkt mit der Alfred-Reinhardt-Straße.

Der gesamte Verkehr fließt über Alfred-Reinhardt-Straße und Tiefe Straße, die entsprechend auszubauen sind. Die Anbindung der Regensburger Straße erfolgt als untergeordneter Anschluss.

Nachteil bei dieser Führung ist die bezüglich der Höhensituation sehr anspruchsvolle Anbindung der Wegebeziehung für den Fuß- und Radverkehr über die Bahntrasse zur Hohen Straße.

Varianten 2.1 und 2.2

In Ergänzung zu Variante 1 wird noch eine zusätzliche Straßenverbindung vorgesehen. Ab dem engen Radius der Tiefe Straße verläuft eine zusätzliche Trasse in südliche Richtung, die die vorhandene Bahntrasse plangleich quert.

In Variante 2.1 erfolgt im südlichen Bereich eine Verschwenkung in östliche Richtung, so dass die Fortführung über das Gelände der Kleingartenanlage KGA 69 DB Grüner Winkel und weiter südlich über den Bereich der ehemaligen Kita erfolgt. Von dem Eingriff sind ca. 50 % der Kleingartenanlage und ca. 50 % der Gehölzfläche auf dem ehemaligen Kitagelände betroffen. Für die Kleingartenanlage müsste standortnah ein Ersatz geschaffen werden. Westlich der Alfred-Reinhardt-Straße wird die Regensburger Straße, die als untergeordnete Straßenverbindung vorgesehen wird, angebunden (Anlage 4).

In Variante 2.2 erfolgt die Anbindung dieser Trasse im südlichen Bereich an die vorhandene Bahnhofstraße (Anlage 5).

Die Gleisquerung der Grubenbahn, die sich unmittelbar südlich des Knotens befindet, erfolgt plangleich und führt daher zu Leistungsfähigkeitseinschränkungen. Weiterhin weist der Knotenpunkt mit der Tiefe Straße eine ungünstige Geometrie auf.

Der Anschluss an die Regensburger Straße erfolgt in beiden Varianten in unmittelbarer Nähe zum Brückenbauwerk. Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten ist die Ausbildung eines bedarfsgerechten Knotenpunktes (einschließlich erforderlicher Abbiegespuren) nicht möglich. Nachteil bei dieser Führung ist wiederum die bezüglich der Höhensituation sehr anspruchsvolle Anbindung der Wegebeziehung für den Fuß- und Radverkehr über die Bahntrasse zur Hohen Straße.

Variante 3

Die Variante 3 wird aus der gesonderten Betrachtung der Punkte, die sich bei den vorher beschriebenen Varianten als problematisch erwiesen haben, entwickelt.

Der Anschluss der neu trassierten Verbindung zwischen Eisenbahnstraße und Regensburger Straße erfolgt dort, wo im Bestand die Verschwenkung nach Osten vorhanden ist (Hausnummer 1b). Die Heimstättensiedlung wird neu angebunden. Ab diesem Knotenpunkt mit der Tiefe Straße wird die Trasse parallel zur Bahnstecke nach Erfurt geführt und abgesenkt um den Bahnhof der Grubenbahn planfrei mittels Unterführung zu queren.

Im südlichen Bereich verläuft die Trasse im Bereich der Kleingartenanlage und verschwenkt dann auf das Gelände der ehemaligen Kita. An dem dort vorgesehenen Knotenpunkt wird die Regensburger Straße als untergeordneter Straßenanschluss vorgesehen (Anlage 6). Zusätzlich sind die Bestandsstraßen Tiefe Straße und Alfred-Reinhardt-Straße entsprechend auszubauen.

In dieser Variante ist der Eingriff in die Gehölzfläche des Geländes der ehemaligen Kita und der Kleingartenanlage KGA 69 DB Grüner Winkel am größten. Beide Bereiche sind mit 70–80 % ihrer Fläche betroffen. Für die Kleingartenanlage bedeutet das die Umsiedlung in eine noch zu findende, möglichst standortnahe Ersatzanlage.

Grundsätzlich folgt die Gradienten der Verkehrsanlage dem Geländeverlauf, damit werden keine Dammbauwerke und Einschnitte erforderlich. Bautechnisch und wirtschaftlich aufwändig wird die Querung der Gleistrasse mittels Unterführung.

4 Variantenvergleich

Im Ergebnis sind die Varianten 2.1 und 2.2 nach derzeitigem Kenntnisstand als nicht realisierbar zu verwerfen.

Durch die Verbindung der Alfred-Reinhardt-Straße mit der Äußeren Radeweller Straße ist in jeder Variante eine weitgehende Trennung von Wohnen und Gewerbe möglich. Die niveaugleiche Gleisquerung zum Waggonbau Ammendorf bleibt erhalten, da die Einschränkungen des MIV aufgrund des nur geringen Rangierverkehrs und der geringen Kfz-Belegung vertretbar sind (ca. 15 Bedienfahrten täglich). Eine Umgestaltung der Bestandssituation würde umfangreiche Änderungen an der Kfz-Erschließung des Gewerbegrundstückes erforderlich machen.

In der Variante 0 wird die unbefriedigende Trassierung kaum verbessert und die Gestaltung des Doppelknotens Alfred-Reinhardt-Straße ist problematisch. Für den Schwerverkehr/Gewerbeverkehr verbessert sich die Situation damit nur in geringem Umfang.

In der bestandsnahen Variante 1 ist der Eingriff in Natur und Landschaft deutlich geringer als in Variante 3. Der Abriss von einem Gebäude wäre notwendig.

Die Variante 3 bietet mit ihrer planfreien Kreuzung der Gruben-Bahntrasse durch Anordnung einer kostenintensiven Unterführung eine Trennung zwischen Gewerbegebiet und Wohnen. Die Linienführung und die Gradienten im Verlauf der Eisenbahnstraße/Tiefe Straße (Abtrag der vorhandenen Kuppe) tragen zur Verbesserung der Fahrgeometrie und Sichtverhältnisse bei.

Durch die Absenkung der Straße kann die Querung der Bahntrasse im Zuge der Hohe Straße für Fuß- und Radverkehr entsprechend Bestand optimal geführt werden. Gleichzeitig wird die Lärmbelastung für das Wohngebiet reduziert.

Zusätzlich zur neuen Trasse ist zur Erschließung der Gewerbegrundstücke auch der Ausbau der Tiefen Straße und der Alfred-Reinhardt-Straße erforderlich, um die Erschließung der angrenzenden Gewerbeflächen im Bereich John-Schehr-Straße/Äußere Radeweller Straße im Sinne der Gewerbeansiedlung bzw. dem Bestandserhalt zu verbessern. Eine Weiterführung der Trasse in Richtung Osendorf zum Zwecke der Anbindung ist mit dieser Variante kaum attraktiv anzubinden.

Nachteilig bei dieser Variante sind neben den gegenüber der Variante 1 deutlich höheren Kosten die Eingriffe in die Kleingartenanlage KAG 69 DB Grüner Winkel und die Gehölzflächen Regensburger Straße/Ecke Alfred-Reinhardt-Straße (ehemalige Kita), die im Vergleich zu den anderen betrachteten Varianten am größten ausfallen.

Die abschließende Festlegung auf eine Vorzugsvariante kann erst im Ergebnis einer detaillierten Vorplanung einschließlich der notwendigen Umweltuntersuchungen getroffen werden. Dabei sind die Förderkriterien für die Revitalisierung von Gewerbegebieten zu berücksichtigen.

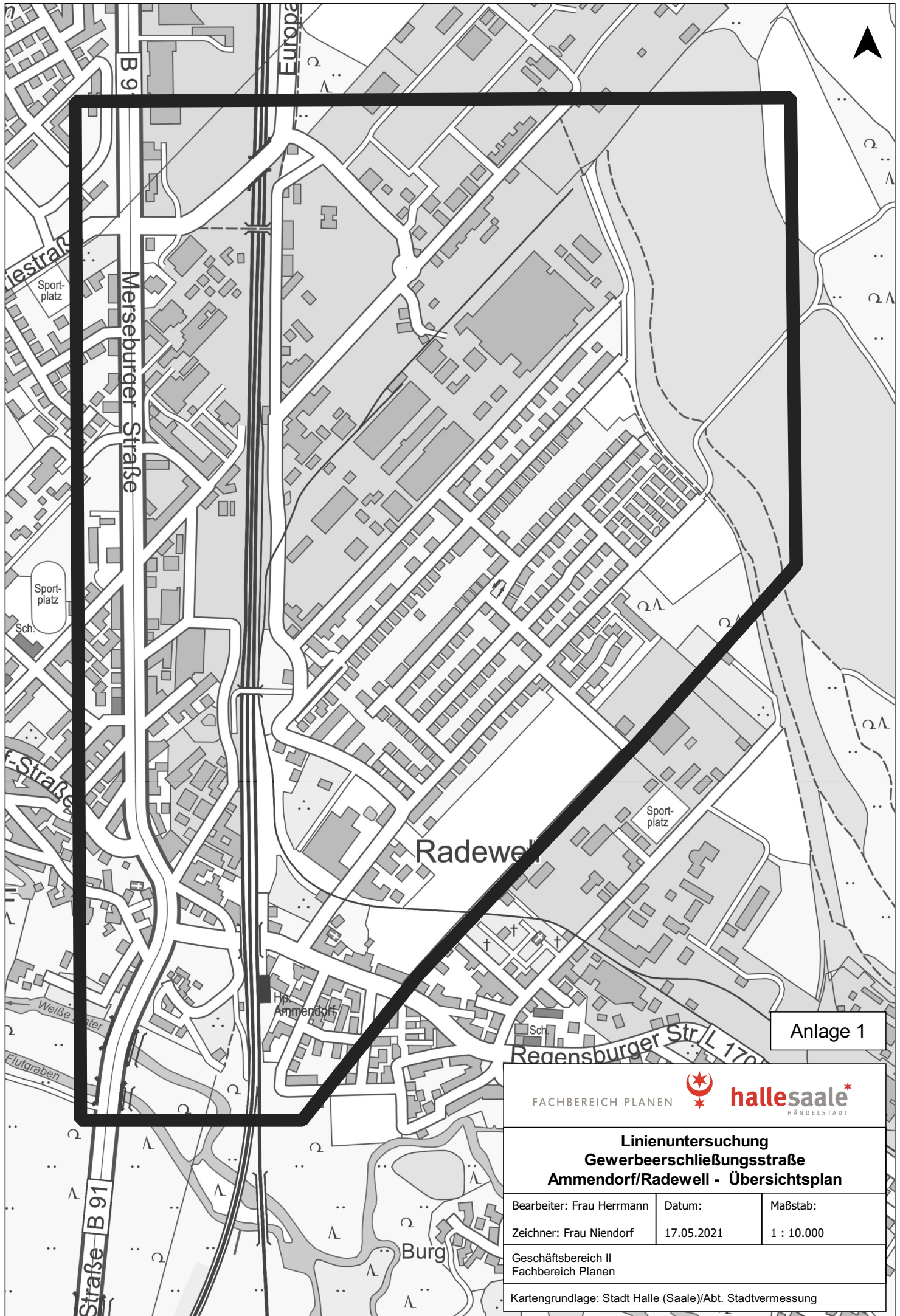
5 Weiteres Vorgehen

Die Baukosten für dieses Vorhaben werden in der Variante 3 nach derzeitigem Stand auf ca. 26,5 Mio. Euro zuzüglich Planung geschätzt. Die Fortführung zu den Gewerbeflächen Rade-
well ist darin noch nicht enthalten.

Eine Förderung wird aus GRW-Mitteln angestrebt. Die Förderquote beträgt derzeit bis zu 90 %.

Erste Planungsmittel sollen ab 2022 in den Haushalt eingestellt werden. Nach der Ausschreibung der Planungsleistungen soll 2022 mit der Vorplanung begonnen werden. Die Baurechtschaffung erfolgt voraussichtlich über ein Planfeststellungsverfahren.

Eine Realisierung des Vorhabens ist nicht vor 2028 zu erwarten. Es wird von einer Bauzeit von ca. 2 Jahren ausgegangen.



Anlage 1

FACHBEREICH PLANEN



**Linienuntersuchung
Gewerbeerschließungsstraße
Ammendorf/Radewell - Übersichtsplan**

Bearbeiter: Frau Herrmann	Datum: 17.05.2021	Maßstab: 1 : 10.000
Zeichner: Frau Niendorf		
Geschäftsbereich II Fachbereich Planen		
Kartengrundlage: Stadt Halle (Saale)/Abt. Stadtvermessung		

Bahnübergang bleibt erhalten

Tiefe Straße

Gewerbeflächen
Äußere Radeweller Straße/
John-Schehr-Straße

Anlage 2

Fachbereich Mobilität

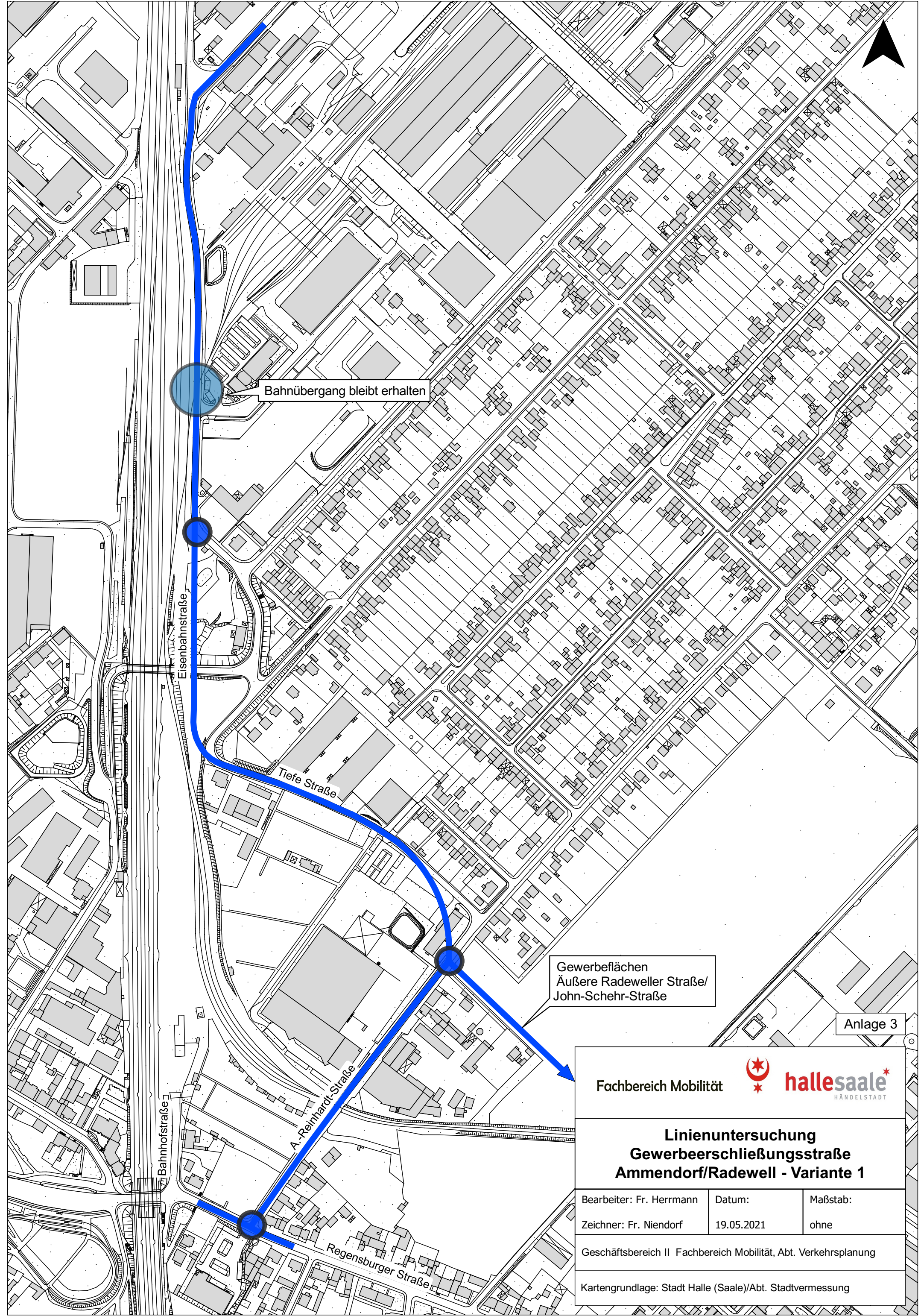


**Linienuntersuchung
Gewerbeerschließungsstraße
Ammendorf/Radewell - Variante 0**

Bearbeiter: Fr. Herrmann	Datum: 19.05.2021	Maßstab: ohne
Zeichner: Fr. Niendorf		

Geschäftsbereich II Fachbereich Mobilität, Abt. Verkehrsplanung

Kartengrundlage: Stadt Halle (Saale)/Abt. Stadtvermessung



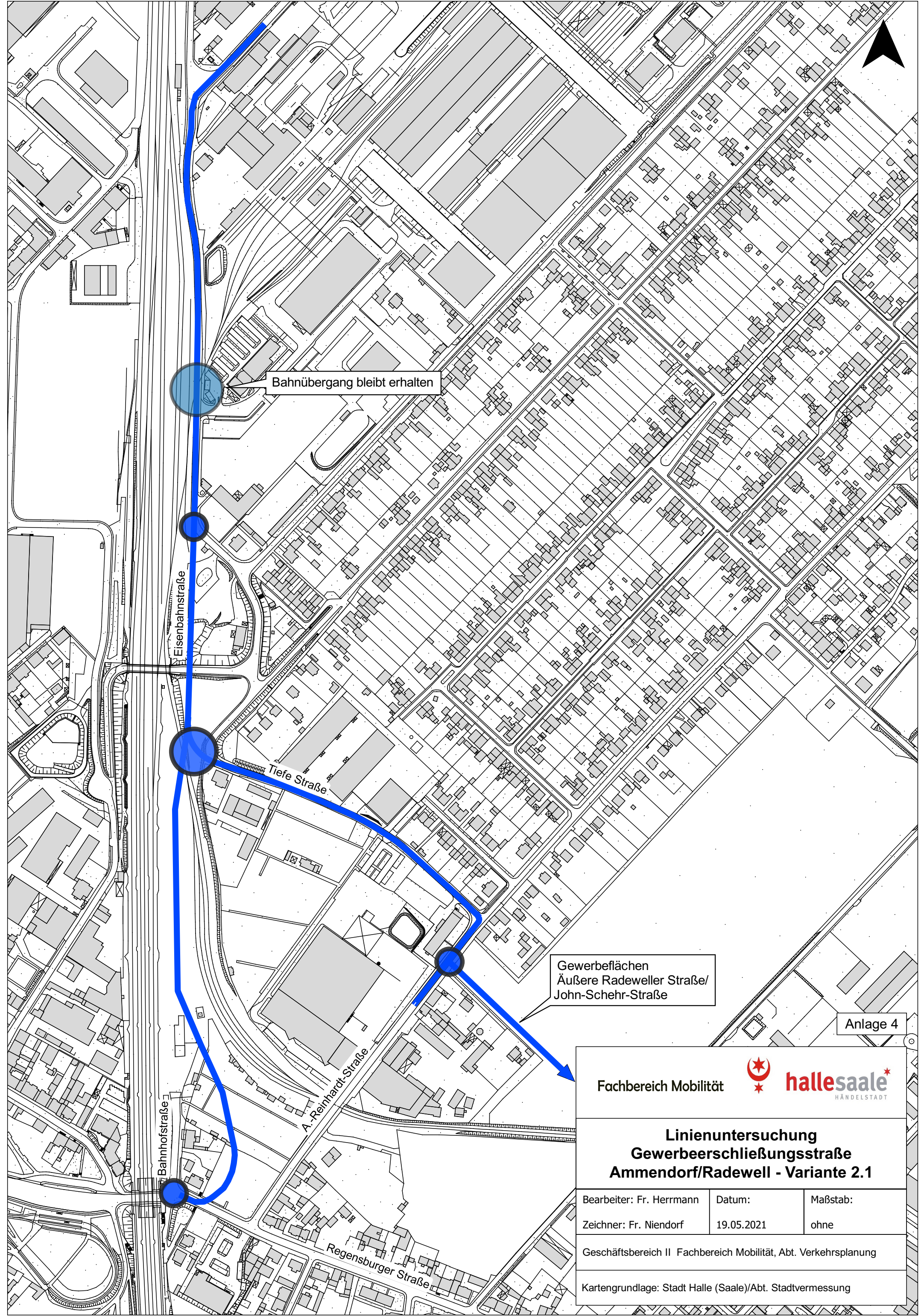
Anlage 3

Fachbereich Mobilität

 **hallesaale**
HANDELSTADT

Linienuntersuchung
Gewerbeerschließungsstraße
Ammendorf/Radewell - Variante 1

Bearbeiter: Fr. Herrmann	Datum: 19.05.2021	Maßstab: ohne
Zeichner: Fr. Niendorf		
Geschäftsbereich II Fachbereich Mobilität, Abt. Verkehrsplanung		
Kartengrundlage: Stadt Halle (Saale)/Abt. Stadtvermessung		



Anlage 4

Fachbereich Mobilität

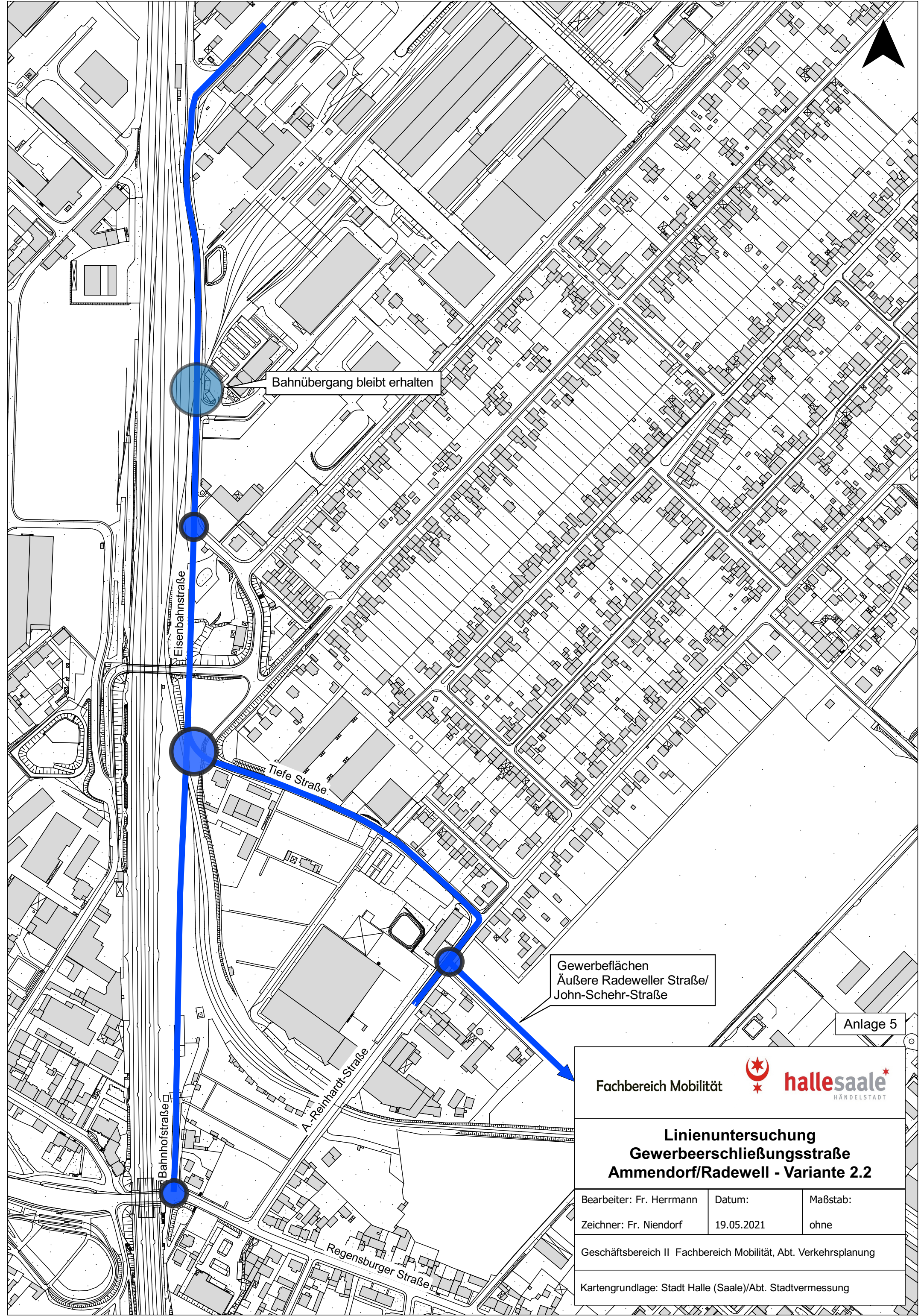


**Linienuntersuchung
Gewerbeerschließungsstraße
Ammendorf/Radewell - Variante 2.1**

Bearbeiter: Fr. Herrmann	Datum:	Maßstab:
Zeichner: Fr. Niendorf	19.05.2021	ohne

Geschäftsbereich II Fachbereich Mobilität, Abt. Verkehrsplanung

Kartengrundlage: Stadt Halle (Saale)/Abt. Stadtvermessung



Anlage 5

Fachbereich Mobilität



**Linienuntersuchung
Gewerbeerschließungsstraße
Ammendorf/Radewell - Variante 2.2**

Bearbeiter: Fr. Herrmann	Datum: 19.05.2021	Maßstab: ohne
Zeichner: Fr. Niendorf		
Geschäftsbereich II Fachbereich Mobilität, Abt. Verkehrsplanung		
Kartengrundlage: Stadt Halle (Saale)/Abt. Stadtvermessung		



Bahnübergang bleibt erhalten

Geh- und Radweg bleibt erhalten

Eisenbahnstraße

Tiefe Straße

Gewerbeflächen
Äußere Radeweller Straße/
John-Schehr-Straße

Bahnhofstraße

Regensburger Straße

Anlage 6

Fachbereich Mobilität



**Linienuntersuchung
Gewerbeerschließungsstraße
Ammendorf/Radewell - Variante 3**

Bearbeiter: Fr. Herrmann	Datum: 19.05.2021	Maßstab: ohne
Zeichner: Fr. Niendorf		
Geschäftsbereich II Fachbereich Mobilität, Abt. Verkehrsplanung		
Kartengrundlage: Stadt Halle (Saale)/Abt. Stadtvermessung		